



## **SYNTHESE DE L'ETUDE SUR LA LOGISTIQUE ET LE TRANSFERT MODAL EN LORRAINE**

L'objectif de cette étude est de proposer à l'ORT2L une nouvelle vision de la logistique, afin de l'aider à devenir une force de proposition et à impulser des actions nouvelles dans le champ du transport et de la logistique. Elle vise en particulier à favoriser le report modal de la route vers le rail et la voie d'eau dans le cadre des objectifs du développement durable, et pour ce faire, de valoriser les atouts et combler les handicaps de la région.

Cette étude a d'abord consisté à valoriser les nombreux travaux traitant de problématiques logistiques et de transport de marchandises, puis à utiliser les expériences développées hors région sur ces questions, et enfin, à interroger des acteurs clés de la logistique.

La première phase d'analyse des pratiques, organisations, besoins logistiques des entreprises en Lorraine, s'est fondée sur des études réalisés depuis une dizaine d'année et traitant principalement de la logistique de plusieurs filières (énergie, sidérurgie, matériaux de construction, bois, agro-alimentaire, grande distribution, éco-industries...). Une grille d'analyse a été établie avec pour objectif de révéler les enjeux importants et les variables induisant les pratiques et les choix en matière de transport (géo-stratégie, organisation logistique, offre de transport, perspectives d'évolution et projets logistiques).

La pertinence des conclusions de ces études, souvent anciennes et antérieures à la nouvelle situation créée par la crise, a été évaluée et confrontée au nouveau contexte économique.

Elle a été complétée par une vingtaine d'entretiens avec des acteurs de la logistique et du transport en Lorraine, en particulier des filières économiques les plus importantes de la région.

### **Principaux enseignements de l'analyse des études**

L'analyse des études, essentiellement à l'échelle régionale, mais également à l'échelle interrégionale a révélé les éléments suivants :

- L'existence d'un potentiel de trafic robuste pour les modes alternatifs, notamment des trafics lourds de produits pondéreux, malgré un recul de l'activité industrielle.
- Des échanges puissants avec un certain nombre de territoires identifiés (Allemagne, Dunkerque....).
- Mais des évolutions généralement négatives depuis le début des études 2000 en matière de trafic en particulier industriel.
- Des modes alternatifs puissants encore fortement présents, y compris le ferroviaire, alors qu'il s'affaiblit globalement en France.
- Mais des infrastructures incomplètes (voies navigables uniquement connectées efficacement vers le Nord) ou engorgées (le fer dans le sillon mosellan).
- Une critique récurrente de l'offre ferroviaire de la part de nombreux chargeurs.
- Une lacune importante du système de transport : l'absence d'offre intermodale et de transport de conteneurs ferroviaire ou fluviale dans la région, notamment depuis la fermeture du chantier de transport combiné de Champigneulle.

- Le déficit d'offre conteneurisée en Lorraine fait le bonheur des territoires voisins (chantier de transport combiné d'Athus).
- Le relatif échec de l'implantation de plates-formes logistiques en Lorraine, peut-être lié en partie au déficit d'offre conteneurisée.
- Il n'y a pas en Lorraine de grand projet régional (de type Dourges) apte à dynamiser la multimodalité et le transfert modal et à renforcer le développement des activités logistiques.

Au final, en Lorraine, il y a moins un problème de demande qui est avérée et significative, qu'un problème d'adaptation de l'offre de transport à la demande, dans un contexte où l'offre est encore quantitativement significative, comme dans le ferroviaire, contrairement à d'autres régions

### **Besoins logistiques des filières et besoins de transport**

Plus précisément, les principales filières de la région, montrent des potentialités multi et intermodales relativement importantes qui ouvrent des opportunités non négligeables pour le fer comme pour la voie d'eau.

**Les matériaux de construction** génèrent des flux très massifs et pérennes, mais de relativement courte distance, ce qui entraîne un recours privilégié à la route ; seuls les –faibles- trafics d'importation ou d'exportation de la région peuvent générer des trafics ferroviaires et fluviaux, mais qui sont handicapés par la faiblesse de l'offre ferroviaire et le non embranchement des carrières ou l'insuffisance du gabarit des infrastructures fluviales.

**Le charbon** est un trafic très important, uniquement à l'import depuis la fermeture des mines lorraines, pour la production d'électricité et la sidérurgie. Il emprunte essentiellement les modes ferroviaire (depuis Dunkerque) et fluvial (depuis les ports du Benelux), mais ne bénéficie pas de perspectives très dynamiques pour les modes alternatifs, car leurs parts de marché sont déjà très élevées et les perspectives de croissance du trafic sont faibles (le charbon est un important émetteur de CO2 et donc incompatible avec le développement durable). L'enjeu est surtout celui du maintien de ces modes.

**La sidérurgie**, industrie traditionnelle et encore puissante en Lorraine est une activité clé pour le fer qui détient une très importante part modale (Arcelor est actionnaire de CFL Cargo) ; cependant, les pertes de trafic du fer sont importantes en raison de l'augmentation des coûts d'acheminement. Outre les incertitudes du marché, lié à quelques grandes activités (l'automobile, le BTP), l'avenir de ce mode est lié à la compétitivité de son offre en transport massifié de et vers les grandes régions industrielles et portuaires de l'Europe.

**La chimie** et notamment les soudières, concentrées au Sud de la Lorraine en raison de ses ressources naturelles (sel), sont d'importantes utilisatrices du fer en entrée comme en sortie ; les parts modales élevées laissent peu de marges de progression, en dehors de quelques projets comme celui d'une centrale biomasse pour les approvisionnements.

**L'industrie automobile** est fortement implantée en Lorraine au travers de constructeurs (mais qui comptent peu de sites d'assemblage) et d'équipementiers, qui travaillent beaucoup avec les constructeurs allemands. Le fer n'est quasiment pas utilisé en amont, comme en aval (sauf quelques expéditions de véhicules, qui sont menacées). En revanche il a été décelé des potentiels avec des volumes importants pour l'approvisionnement et l'expédition de moteurs, avec des volumes pouvant justifier l'utilisation de caisses mobiles et du transport combiné rail-route, depuis la Normandie ou vers l'Espagne ou la Bretagne.

**Les céréales** constituent un trafic important tant en exportation qu'en transit avec une forte utilisation du fer et de la voie d'eau, notamment depuis le port de Metz vers les ports du Benelux. L'avenir de l'utilisation de ces modes et notamment du fer dépend notamment de l'offre de transport diffus.

**Les boissons** en particulier l'eau minérale (Vittel et Contrex), dont le trafic est concentré géographiquement utilise le fer de façon privilégiée (part de marché des 45 à 50 %, 1500 trains par an) ; un intérêt existe pour une offre combinée rail route vers l'Europe et le Sud-Ouest, mais aussi vers des régions plus proches, mais saturées par la route (Rhône-Alpes, Ile de France, Nord Pas de

Calais). Un intérêt existe pour les démarches OFP en entrée de wagons isolés sur les sites des grands distributeurs clients depuis des usines extra-régionales.

**Le transport de froid** constitue des volumes importants en raison d'une concentration du marché entre les mains d'un nombre limité d'opérateurs logistiques ; les flux essentiellement de groupage de (approvisionnement de produits frais et surgelés vers les entrepôts de la grande distribution régionale) et vers (expédition depuis les sites de production lorrains essentiellement de produits laitiers) exigent des délais très courts. Les volumes très importants et pas toujours équilibrés de et vers des grandes régions (Ouest, Rhône-Alpes, Île de France, Nord, Sud-Est) peuvent rendre très attractive des offres de transport de caisses mobiles frigorifiques par le transport combiné rail-route.

**La grande distribution** est fortement implantée en Lorraine comme dans la plupart des régions et utilise essentiellement la route, sauf pour des produits pondéreux comme les boissons (voir ci-dessus). Peu de potentiels de développement sont identifiés, en dehors des flux d'importations (éventuellement par voie d'eau depuis les ports du Benelux), voire au travers des Centres de consolidations et de collaboration, qui transfèrent la gestion des stocks vers les fournisseurs.

### **Vers de nouvelles activités de l'économie des échanges**

Au-delà des activités existantes qui structurent l'économie lorraine, « l'économie des échanges » bouleverse les logiques d'organisation du système de production-distribution et remet en cause les frontières entre production, distribution, services et logistique.

Dans le cadre d'une économie mondialisée et de plus en plus interconnectée, la logistique devient un levier majeur de captation de l'activité économique et en particulier de l'activité productive. Les industriels, les distributeurs, les prestataires logistiques sont en perpétuelle réévaluation de leurs schémas logistiques et recherchent des sites optimaux pour y exercer non seulement leurs activités d'échange et de distribution, mais aussi leurs activités de production. Par ailleurs, l'inexorabilité des enjeux du développement durable implique une nouvelle réflexion sur les organisations logistiques et de transport, mais induit également de nouvelles activités qui connaîtront une forte croissance dans les années futures (comme l'ensemble des industries de recyclage) et engendrent de nouveaux types de besoins logistiques.

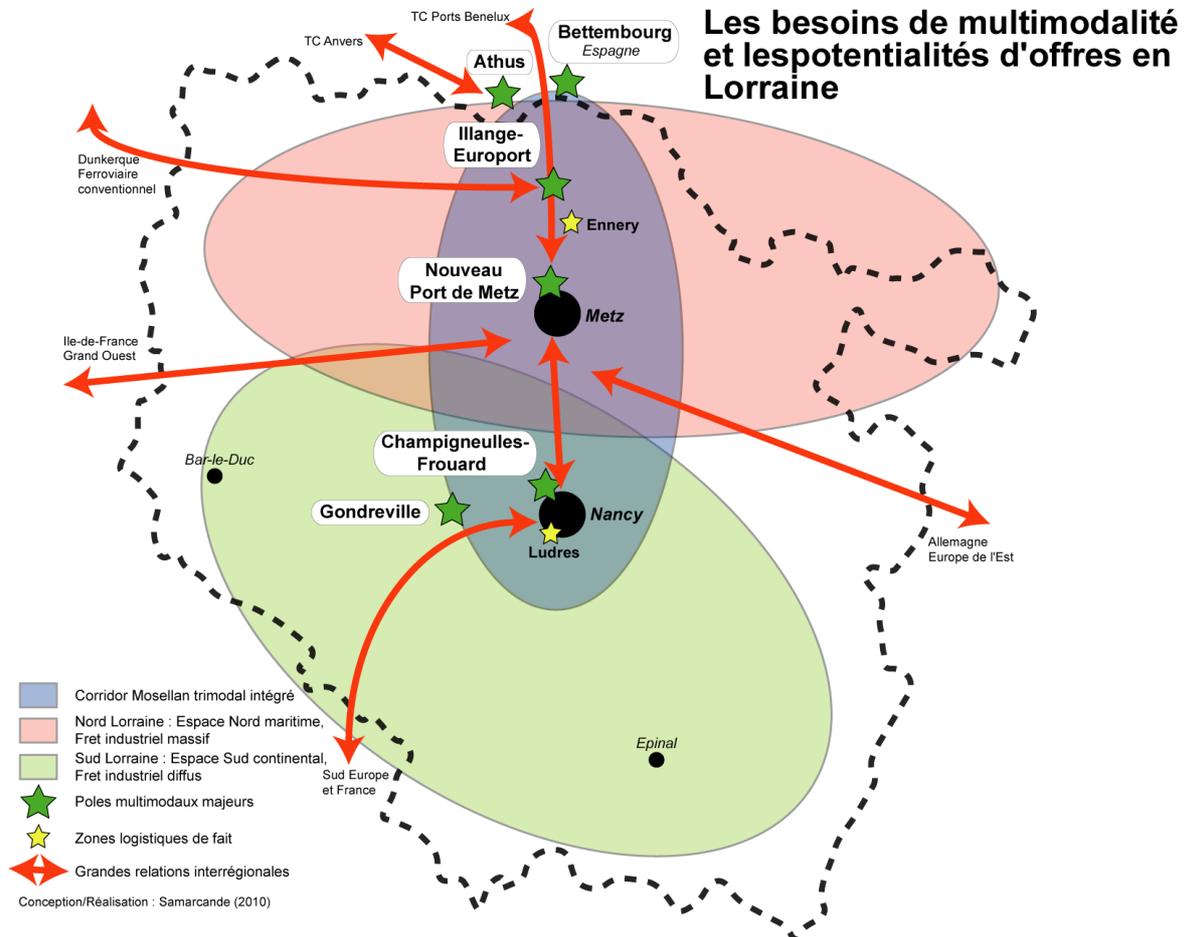
Parmi les nouvelles fonctions et les nouveaux sites induits, citons :

- Les sites de différenciation retardée et de customisation des produits.
- Les plates-formes d'intégration de composants importés.
- Les sites logistico-industriels (plate-forme juste à temps automobile).
- Les implantations industrielles de proximité de marché.
- Les plates-formes d'approvisionnement mutualisé (ex par filière).
- Les plates-formes d'import/export.
- Les sites de production ou de services pour les énergies renouvelables (biocarburants de seconde et troisième génération, biomasse, éoliennes, solaire...).
- Les sites de reverse logistics (recyclage, déconstruction auto, déchets des équipements électriques et électroniques ...).
- Les plates-formes logistiques mutualisées et de cross-docking pour approvisionner les grands distributeurs.
- Les ports secs pour massifier les flux maritimes à l'intérieur des terres de l'hinterland d'un port.
- Etc...

### **Nord/Sud : deux types de besoins et d'offres de transport**

L'analyse logistique du territoire de la Lorraine laisse apparaître deux grands espaces qui expriment des besoins assez différents :

- Le Nord lorrain qui est caractérisé par le poids des industries lourdes et la concentration géographique des activités génératrices de flux sur l'ensemble urbain Metz-Thionville.
- Le Sud lorrain, moins industrialisé et plus diffus géographiquement, générant des trafics moins massifs et qui est centré sur Nancy.



Le sillon lorrain joue un rôle unificateur de la logistique régionale. Il est le cœur de l'économie de la Lorraine mais aussi de son système logistique : il concentre l'essentiel de l'activité industrielle et logistique et accueille un corridor d'échange multimodal considérable, tant à l'échelle locale, régionale qu'européenne (l'Eurocorridor).

La nature des infrastructures segmente fortement le système de transport régional et en particulier la Moselle navigable qui ne permet des relations efficaces que vers le Nord et en particulier les ports du Benelux, alors que les voies navigables ne sont pas performantes ou sont inexistantes vers l'Est, le Sud et l'Ouest. Par ailleurs, le tirant d'air limite le gabarit pour les conteneurs au Sud de Pont à Mousson en raison de la hauteur des ponts, ce qui ne permet pas, en particulier, de mettre plus de deux couches de conteneurs sur les navires fluviaux et limite d'autant la productivité du mode.

Par ailleurs, l'offre de transport des pays voisins contribue à dessiner le paysage multimodal, puisque les sites et les services offerts sont largement utilisés par les acteurs logistiques de la région pour les échanges à moyenne et longue distance, contribuant ainsi au système de transport lorrain. Il s'agit du chantier de transport combiné d'Athus, dans le Luxembourg belge qui opère plusieurs liaisons quotidiennes avec les ports belges et du terminal de l'autoroute ferroviaire Lorryrail à Bettembourg, qui relie le Luxembourg au Boulou et à l'Espagne avec des trains mixtes combiné classique – ferroutage. A partir du terminal de Bettembourg est parallèlement proposée une relation de/vers l'Italie en transport combiné classique (Novatrans).

De cette analyse, on peut déduire que le système de transport lorrain révèle deux vocations modales distinctes:

- Un Nord lorrain fortement marqué par le transport fluvial massif vers les ports du Benelux, mais aussi par le transport ferroviaire massif.
- Un Sud lorrain, plus continental, plus diffus et à plus forte dominante ferroviaire privilégiant les liaisons vers la France et l'Europe, en particulier pour les modalités d'offre telles que le transport combiné ou le wagon isolé.

### **Développer les interfaces logistique/transport multimodal**

La massification des flux est un impératif absolu pour permettre un accroissement de l'usage des modes alternatifs, car la collecte de fret trop dispersé est coûteuse et nuit gravement à leur compétitivité. Il est donc de la responsabilité des acteurs du territoire et du transport de favoriser physiquement et géographiquement la massification des marchandises si on veut que l'objectif de transférer de la route 25 % du trafic en 2022 (objectif du Grenelle de l'environnement) soit autre chose qu'un slogan.

La mise en place de sites d'interfaces multimodales proches et en liaison avec les principaux sites générateurs de flux massifiables est une priorité. Cette massification doit se faire à différentes échelles territoriales, au niveau local pour collecter et distribuer, mais aussi dans les territoires avec lesquels la Lorraine échange ses marchandises : nécessité d'accessibilité des modes alternatifs aux deux bouts, ce qui n'est pas nécessairement aisé dans des régions où ces modes sont en situation de faiblesse (la voie d'eau en raison de la faible extension du réseau ou le fer en raison de l'affaiblissement de l'offre dans de nombreuses régions comme l'Ouest).

En Lorraine, ces sites pourraient se développer à trois niveaux :

- Au niveau des « gateways fluvio-maritimes » vers les ports du Nord.
- Au niveau des « gateways continentaux » vers la France et l'Europe continentale.
- Au niveau des bassins d'emploi en liaison avec les activités industrielles et commerciales locales.

Dans ce cadre, il est nécessaire d'encourager, de favoriser, voire de réglementer l'implantation des sites générateurs de flux massifs ou massifiables et de donner la priorité aux infrastructures et équipements associant un « plan de massification des trafics ».

Il faut, parallèlement favoriser les démarches d'entreprises en matière de mutualisation des transports et des opérations logistiques sur une base géographique et sur une base économique (filères) et mettre en œuvre de véritables démarches de logistiques fluviale ou ferroviaire dont les services sont intégrés dans les « supply chains » des chargeurs.

La remise en cause de la dispersion géographique des activités génératrices de flux massifs ou massifiables est une nécessité non seulement pour les modes alternatifs, mais aussi pour un aménagement du territoire plus respectueux de l'environnement et des populations.

La polarisation sur des sites accessibles et bien desservis par les modes rapides (autoroutes) ou massifiés et conçus pour mieux respecter l'environnement est plus acceptable que l'essaimage et le mitage territorial.

Des zones à vocation logistique et hiérarchisées selon l'échelle géographique pourraient être mises en place :

- Zones à vocation intercontinentale et fluviale (Nord Moselle).
- Zones à vocation eurorégionale ou nationale (corridor lorrain, grands carrefours multimodaux, notamment ferroviaires).
- Zones à vocation locale en liaison avec le tissu économique et les filières dominantes (sidérurgie, eau minérale, matériaux de construction, automobile...).
- Zones logistiques urbaines (distribution, matériaux-BTP, SAV...).

Cette démarche devrait s'appuyer sur la coordination des approches de développement économique local et régional, de la programmation des zones d'activités et des politiques des transports.

## Renforcer l'offre conventionnelle et le diffus

La Lorraine est la première région ferroviaire française. La concurrence y est active commercialement et opérationnellement (outre Fret SNCF, Europorte est présent sur Lérrouville où il effectue des opérations de recomposition de trains pour des partenaires étrangers, ECR est présent sur Champigneulle en transport conventionnel). Les trafics massifiés y sont donc relativement bien captés.

En matière de trafics diffus, segment sur lequel seule la SNCF opère, la Lorraine devrait être moins touchée que d'autres régions françaises par l'arrêt du lotissement et son remplacement par le plan Multi-Lots Multi-Clients (MLMC) de la SNCF. Dans cette nouvelle configuration la région demeure en effet relativement bien connectée au reste du territoire. Des solutions dédiées pourraient, en outre, être trouvées avec des clients qui ne trouveraient pas de solutions dans le MLMC et qui accepteraient de payer le prix d'une solution spécifique. Pour l'avenir pourtant, le MLMC, qui substitue une logique de corridor à l'ancienne logique de réseau, conduit à une réduction notable des possibilités spatiales de redéploiement du fer puisque certaines régions ne figurent plus dans cette organisation. Parallèlement et alors que les opérateurs ferroviaires, en général, et la SNCF, en particulier, s'interrogent sur la rentabilité des dessertes terminales (dernier kilomètre) se pose avec acuité la question de la manière selon laquelle ces nouveaux corridors MLMC seront alimentés. De cet enjeu est né le concept d'OFP ou d'Opérateurs Ferroviaires de Proximité, PME locales ayant en charge la collecte –distribution en zone locale et remettant des trains aux grandes entreprises ferroviaires, au premier rang desquelles la SNCF. Ce concept innovant associé au MLMC renouvelle la manière de consolider des trafics et les conditions de miscibilité (massification géographique et de trafics ayant une même origine /destination). Il suppose d'une part que les entreprises s'engagent vis-à-vis des OFP en termes de remises et de régularité des remises voire qu'elles s'engagent dans la création d'un OFP et, d'autre part, qu'elles mènent ensemble des réflexions de mutualisation permettant, au minimum, de s'accorder sur des paramètres d'offre telles que les fréquences. La mise en œuvre de ce concept est complexe et se heurte à des problématiques organisationnelles, infrastructurelles, de matériel, de réglementation. Les entretiens menés dans le cadre de la présente étude ont révélé un certain intérêt pour le concept mais n'ont pas fait émerger d'entreprises pilotes.

Avec les pratiques logistiques poussant aux fractionnements des flux, il y aura de moins en moins de frets massifiés de fait entre deux points et deux acteurs. En ce sens, les trains entiers ne pourront pas tirer à eux seuls la croissance du fer et il sera nécessaire à l'avenir d'accroître la captation des trafics diffus et d'imaginer de nouvelles formes de consolidation. En conséquence la réflexion doit être poursuivie notamment au Sud de la Lorraine qui génère des trafics moins massifiés que le Nord. Mais les OFP doivent pouvoir s'appuyer sur des « fonds de trafics » rentabilisant un démarrage d'activité. Le développement d'une offre combinée pourrait créer cette dynamique.

## Une offre inter et multimodale à créer

Depuis la fermeture du chantier de Champigneulle la Lorraine ne dispose plus d'offre de transport combiné rail-route. Elle est encadrée par des terminaux extrarégionaux actifs (Athus, Bettembourg, Strasbourg). Les offres et performances proposées par ces sites rendent peu pertinente la création d'une offre de transport combiné rail-route en Lorraine sur les relations déjà desservies (ports du Benelux pour des pré/post acheminements de conteneurs dits transport combiné maritime et l'Espagne en transport combiné ou ferroutage continental de caisses mobiles ou remorques).

Parallèlement, les entretiens montrent un intérêt des chargeurs régionaux pour une offre rail-route, notamment dans le Sud de la région, et les statistiques de trafics routiers révèlent des potentiels de transfert notables sur l'Île de France, Rhône Alpes, le Nord Pas de Calais, l'Ouest et la Normandie et sur des relations internationales. Sur certaines de ces relations (Île de France, Nord Pas de Calais, Rhône Alpes) des taux de captation compris entre 4 et 12 %<sup>1</sup> permettraient de mettre en œuvre trois trains par semaine dans chaque sens par relation (soit environ 130 000 tonnes par ligne). Les cibles sont certes proches géographiquement, mais sont également des relations sur lesquelles existent des phénomènes de pénurie routière.

Compte tenu des potentiels et des incertitudes, l'existence de l'ancien chantier de Champigneulle, rapidement mobilisable (par rapport à la création d'un nouveau chantier), constitue un atout pour la

---

<sup>1</sup> Pour un taux de captation traditionnellement admis de 11 % du transport combiné à l'échelle nationale

région et permettrait de démarrer une offre continentale et de créer une nouvelle dynamique. Les opérations de manœuvre ferroviaires sur le chantier pourraient, en outre, créer un fond d'activités pour un OFP rayonnant autour du chantier et maximisant l'utilisation des engins. Des synergies pourraient, parallèlement, être trouvées sur des trains mixtes conventionnel – combiné sur les branches du MLMC.

Les potentiels sur l'Ouest (Bretagne, Pays de la Loire), sur le Havre et sur Marseille sont par ailleurs non négligeables. Leur captation dépend toutefois de leviers en grande partie extrarégionaux (redéploiement d'un réseau de terminaux combinés en France ; développement des trafics conteneurisés des grands ports maritimes français). S'agissant de relations au moins en partie maritimes, ces cibles renvoient à la question des repositionnements de conteneurs vides. Or la création, par les armateurs, de dépôts de vides intérieurs n'est compatible qu'avec des trafics importants ; trafics qui ne pourront pas être générés par le seul transport combiné rail-route. Pour les conteneurs maritimes des synergies devront être trouvées entre un dispositif combiné rail-route sud lorrain et un dispositif de liaisons conteneurisées fluviales dont le cœur se situera, pour des raisons techniques, au Nord de Metz.

### **Développer une offre intermodale fluviale**

Territoire fluvial important, la Lorraine génère uniquement des trafics fluviaux de vracs (charbon, céréales, principalement). En la matière, les développements dépendront pour partie de la capacité à mobiliser et donc à préserver des terrains bord à voie d'eau pour des activités génératrices de trafics fluviaux.

Il n'existe, en revanche, pas d'offre conteneurisée régulière. Les entretiens, les études précédentes et les études spécifiques au projet Multi Modal Shuttle, porté par la Société des ports de Moselle, montrent qu'il existe un potentiel (estimé dans le cadre de Multimodal Shuttle à près de 70 000 EVP).

Le projet repose sur des navettes entre le port de Metz, le port de Thionville, le port de Trèves et les ports du Benelux. Par ailleurs, des réflexions semblent exister pour inclure Nancy dans ce dispositif.

Leur pertinence repose sur la capacité qu'elles auront à attirer des structures de repositionnement de vide. Ses structures pourraient être mises en synergie avec des liaisons combinées ferroviaires sur PACA et la Normandie, en liaison avec les ports de Marseille et du Havre. Le port de Nancy développerait d'ailleurs un projet de transport combiné ferroviaire à partir de Champigneulle.

Globalement, un des handicaps de la Lorraine est d'être en impasse au Sud, la projet Saône-Moselle doit donc être soutenu.

### **Principes pour une nouvelle gouvernance logistique lorraine**

Le développement des modes alternatifs à la route exige une vision et des projets communs pour la Lorraine, car les enjeux ne sont jamais purement locaux, mais « systémiques » et requièrent une approche coordonnée des différents territoires et de leurs autorités. De nouveaux principes de gouvernance pour la logistique et le transport de marchandises en Lorraine doivent être promus et notamment :

- La création d'un outil d'observation permanent du transport et de la logistique en Lorraine.
- L'harmonisation et la hiérarchisation des différents projets logistiques et transport de la région.
- La mise en œuvre d'un schéma de la logistique et du transport multimodal en Lorraine.
- L'élaboration de règles partagées en matière de localisation logistique, en relation avec les objectifs de transfert modal.
- La préservation des sites mouillés ou embranchés pour les entreprises utilisant les modes alternatifs à la route.
- Le développement de politiques d'optimisation de la logistique dans les filières où les collectivités publiques sont actives (déchets, matériaux de construction, travaux publics...).

- La promotion et le soutien aux projets de mutualisation de la logistique et du transport sur des bases géographiques ou de filières.
- La mise en place d'une structure de pilotage du transport et de la logistique incluant les acteurs publics et privés décideurs au niveau du sillon lorrain (agence, SEM ou Syndicat mixte de la logistique et du transport multimodal du sillon mosellan).

## Des projets fédérateurs pour le transport et la logistique

Quatre projets concrets pour le développement du transport et de la logistique sont proposés :

**1. Encourager des projets sur une base territoriale visant à massifier les flux** au travers d'une concentration des trafics et d'une mutualisation des opérations :

- Trouver les origines/destinations communes pour grouper les trafics par zone géographique, avec des coordinations locales.
- Faire émerger un ou des opérateur(s) logistique(s) apte(s) à l'organisation et à la massification des flux sur un territoire ou une filière (matériaux, automobile...).

**2. Développer une offre ferroviaire complémentaire** de l'offre existante :

- Rouvrir un chantier de transport combiné rail/route à Champigneulle et de services sur les liaisons à plus fort potentiel (Rhône-Alpes-Méditerranée, Ouest, Île de France-Normandie...).
- Développer des réflexions pour le développement du fret diffus (notamment opérateurs de fret de proximité).
- Utiliser l'offre future de trains multi lots, multi clients de SNCF Géodis.

**3. Dynamiser le transport fluvial** par la mise en place d'une offre d'infrastructures et de services massifiés (conteneurs, vrac), en particulier au travers de l'ouverture d'une plate-forme fluviale de conteneurs au Nord de Metz (Multi Modal Shuttle).

**4. Créer des zones logistiques multimodales spécialisées** pour accueillir et optimiser les fonctions logistiques locales au travers des grandes filières :

- Une zone dédiée au recyclage des matériaux et à la métallurgie (Europort à Thionville).
- Une zone dédiée à la logistique du froid et à la logistique urbaine entre Nancy et Metz.
- Une zone orientée vers la distribution des produits de consommation en Meurthe et Moselle (Gondreville).